



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

**pilotes**

Question écrite n° 95527

## Texte de la question

Mme Françoise Imbert attire l'attention de M. le secrétaire d'État auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports, sur l'ordonnance du 28 octobre 2010 portant création de la partie législative du code des transports. En effet, ce nouveau code, qui a été peu discuté notamment avec les pilotes de ligne, suscite des inquiétudes. Par exemple, l'article L. 421-9 du code de l'aviation civile qui interdit un équipage constitué de deux pilotes de plus de 60 ans sort du domaine législatif pour relever du seul règlement. Par ailleurs, les programmes de formation des écoles délivrant des diplômes de navigants professionnels ne seront plus soumis à l'approbation de la direction générale de l'aviation civile (DGAC), permettant ainsi une dérégulation totale du marché de la formation. Enfin, un nouvel article permet par simple accord international de reconnaître les formations, contrôles de compétences, certificats médicaux d'un pays tiers non membre de l'Union européenne comme étant valables en France. Aussi, elle lui demande si le Gouvernement entend, avant d'appliquer cette ordonnance, soumettre au Parlement les principes qui y sont contenus et dans quel délai.

## Texte de la réponse

L'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports est le fruit d'un travail ambitieux et complexe dont l'objet est de regrouper en un corpus juridique unique, ordonné et clarifié, l'ensemble des règles du droit des transports. Elle marque l'aboutissement d'un projet ancien, son principe ayant été retenu dans le programme général de codification annexé à la circulaire du Premier ministre du 30 mai 1996 relative à la codification des textes législatifs et réglementaires (Journal officiel du 5 juin 1996, pages 8263-8269). Les dispositions législatives du code des transports représentent plus de 2 200 articles, distribués en six parties. Les dispositions relatives à l'aviation civile figurent à titre principal dans la sixième partie intitulée « aviation civile », mais également dans la première partie qui regroupe les « dispositions communes ». L'ordonnance du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports a été publiée au Journal officiel du 3 novembre 2010 et ses dispositions sont entrées en vigueur le 1er décembre 2010, sous réserve des mentions qui figurent à ses articles 9 et 16. Elle est intervenue sur le fondement de l'article 92 de la loi n° 2009-526 du 12 mai 2009 de simplification et de clarification du droit et d'allègement des procédures. Par cette disposition, le législateur avait habilité le Gouvernement à édicter par ordonnance la partie législative du code des transports en procédant à une codification à droit constant, en retenant la définition de cette notion validée par la jurisprudence du Conseil constitutionnel. La codification à droit constant doit notamment harmoniser l'état du droit en tenant compte, par exemple, de l'évolution du droit international et du droit de l'Union européenne. Elle doit également assurer le respect de la hiérarchie des normes et donc procéder non seulement au déclassement des dispositions de nature réglementaire inscrites dans les lois codifiées, mais également au reclassement de dispositions qui y étaient éligibles mais avaient trouvé place dans des actes réglementaires. Pour l'assister dans ce travail éminemment technique et complexe, le Gouvernement a bénéficié des avis de la Commission supérieure de codification et du Conseil d'État. Ce retraitement nécessaire des dispositions à codifier dans le cadre de la codification à droit constant explique certaines des

interrogations et des réserves qui ont pu être formulées en particulier par le Syndicat national des pilotes de ligne France-Alpa (SNPL). Le Gouvernement a réaffirmé au SNPL sa volonté de respecter les principes de la codification à droit constant. Il a également procédé à un examen approfondi des analyses du syndicat et des voies qui permettront d'y apporter une réponse opérante. En ce qui concerne la formation en vue de l'obtention et du maintien des titres aéronautiques du personnel navigant professionnel, l'article L. 6511-5 du code des transports, qui reprend les dispositions du premier alinéa de l'article L. 410-3 du code de l'aviation civile, pose le principe de l'agrément des organismes de formation et non des formations elles-mêmes. Dans le respect de la hiérarchie des normes, il renvoie au pouvoir réglementaire le soin de préciser l'autorité compétente et la fixation des conditions de l'agrément. Son entrée en vigueur ne remet pas en cause les arrêtés existants qui prennent en compte, au titre des modalités d'organisation et des moyens humains et matériels mis en oeuvre, les programmes de formation. S'agissant de la reconnaissance des certificats médicaux, des formations, des épreuves d'aptitude, des contrôles de compétence et des homologations de simulateurs d'entraînement au vol, la codification de l'article L. 6511-10 du code des transports avec l'ajout d'un alinéa précisant que les dispositions de l'article s'appliquent également lorsqu'un accord international ayant la même portée en matière de personnels navigants a été signé avec un pays tiers. Il prend en compte l'entrée en vigueur de l'article 12 du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne. Concernant la codification des dispositions relatives à la validité des accords d'entreprise (art. L. 6524-4) et celles relatives à la limite d'âge d'exercice de l'activité de pilote (art. L. 6521-4), le Gouvernement fait connaître au SNPL son accord pour apporter aux dispositions en cause des précisions rédactionnelles de nature à en favoriser la lecture à droit constant. En ce qui concerne la validité des accords d'entreprise, le renvoi par l'article L. 6524-4 du code des transports aux dispositions de l'article L. 2232-12 du code du travail procède à une articulation lisible entre les dispositions relevant respectivement de chacun des deux codes. Il apparaît néanmoins possible de préciser la rédaction de l'article L. 6524-4 en indiquant que l'appréciation de la validité des accords, qui est constatée dans les conditions de l'article L. 2232-12 du code du travail, l'est dans le collège spécifique des personnels navigants techniques. Par ailleurs, la codification n'a pas affecté les dispositions transitoires en vigueur énoncées par le III de l'article 46 de la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports. En effet, en vertu des dispositions de l'article 3 de l'ordonnance du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports, « les références à des dispositions abrogées par les articles 7 et 8 de la présente ordonnance sont remplacées par les références aux dispositions correspondantes du code des transports ». Ainsi, depuis le 1er décembre 2010, le III de l'article 46 de la loi du 8 décembre 2009 doit s'appréhender comme faisant référence notamment aux articles L. 6524-1 à L. 6524-5 du code des transports. La continuité de l'application des dispositions transitoires est ainsi assurée. S'agissant de la limite d'âge d'exercice de l'activité de pilote, la codification n'a ni pour objet, ni pour effet, de s'écarter du fond des règles de l'ancien article L. 421-9 du code de l'aviation civile issues de la loi n° 2008-1330 du 17 décembre 2008 de financement de la sécurité sociale pour 2009, et notamment des limites d'âge de soixante et soixante-cinq ans qu'elles énoncent. Le déclassement de certaines dispositions de nature réglementaire n'a pas eu pour effet de faire disparaître de l'ordonnancement juridique, à la date d'entrée en vigueur de l'ordonnance, la règle selon laquelle la faculté d'être maintenu en activité en qualité de pilote au-delà de soixante ans n'est possible qu'en cas de vols en équipage avec plus d'un pilote, à la condition qu'un seul des pilotes soit âgé de plus de soixante ans. En vertu du hh) du 1° de l'article 9 de l'ordonnance, leur abrogation n'interviendra qu'à compter de la publication des dispositions réglementaires du code des transports correspondantes. Une clarification de la rédaction de l'article L. 6521-4 est prévue par le Gouvernement afin de rendre plus aisée la lecture, à droit constant, des dispositions relatives aux limites d'âge et à assurer la sécurisation juridique des situations respectives du salarié et de l'employeur. La modification, par l'article 28 de la loi n° 2010-1488 du 7 décembre 2010 portant nouvelle organisation du marché de l'électricité, de l'article 92 de la loi n° 2009-526 du 12 mai 2009 de simplification et de clarification du droit et d'allègement des procédures a rouvert un délai permettant au Gouvernement de procéder par ordonnance à ces clarifications rédactionnelles sur lesquelles le SNPL a été consulté.

## Données clés

**Auteur :** [Mme Françoise Imbert](#)

**Circonscription :** Haute-Garonne (5<sup>e</sup> circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 95527

**Rubrique :** Transports aériens

**Ministère interrogé :** Transports

**Ministère attributaire :** Transports

Date(s) clé(e)s

**Question publiée le :** 7 décembre 2010, page 13302

**Réponse publiée le :** 8 février 2011, page 1337